

I PROFILI GIURIDICI DELL'ESTIMO NAVALE; L'ESEMPLARE VICENDA DELLA NOMINA DEL CONSULENTE NELLE CAUSE PER SINISTRI MARITTIMI

FRANCESCO BOSETTI *

Lo studio generale dei profili giuridici dell'estimo navale - opera, si è detto, mai realizzata dai giuristi - dovrebbe probabilmente procedere cercando di isolare, dal sistema giuridico vigente, quelle ipotesi di sicura apprezzabilità giuridica e normativa dell'operazione di stima, per ricostruire, successivamente, una trattazione organica fondata sul referente costante dell'oggetto di indagine, in maniera non diversa da quanto è già stato ampiamente fatto in altri settori di rilevanza eminentemente pratica.

In questa direzione, una volta definite tutte le ipotesi di valutazione giuridicamente rilevanti - specificate ulteriormente dall'oggetto qualificato, nonché dalla qualità soggettiva del perito - non sarà difficile riscontrare nel sistema numerose figure utili per l'indagine; ciò, tanto attribuendo al valore finale definito dalla stima, quanto al procedimento tutto, la qualità di oggetto della ricerca.

Così, esemplificando, si potrà rivolgere l'attenzione all'importanza giuridica di diritto sostanziale dell'opera del perito, nei casi in cui le parti di un rapporto interprivato abbiano a lui - terzo - demandato il compito di definire l'entità della prestazione, con riferimento all'oggetto di un contratto di scambio, di un rapporto assicurativo (anche se molto qui vi sarebbe da precisare), di una modificazione dei precedenti o anche di diversi rapporti; si pensi, pure, agli aspetti giuridici della relazione tra perito e soggetto che ne richiede la prestazione, ed alle possibili evoluzioni di tale rapporto.

Ancora, in un settore quale il tributario, si ponga mente alla portata dell'operazione di stima effettuata ora dal privato, ora dall'Ufficio Finanziario, nello sviluppo, di nuovo, del rapporto tra i due soggetti.

Si potranno rinvenire, infine, numerosi richiami segnatamente nel

* Ricerca presso la Scuola Superiore di Studi Universitari di Perfezionamento S. Anna dell'Università di Pisa.

diritto processuale della navigazione e nel diritto processuale civile, ove, in numerose circostanze, già la nomina del perito ed i problemi connessi assumono rilievo singolare. Si ricordi, uer esempio, l'ipotesi di nomina dell'esperto « per la stima della nave », chiamato a determinare « il prezzo base dell'incanto » nella vendita forzata (rispettivamente, artt. 654 e 656, n. 1, cod. nav.); oppure, sempre per esemplificare, si richiami la nomina « obbligatoria » del consulente tecnico nelle cause per sinistri marittimi ex artt. 589 e seguenti cod. nav. (ed in particolare, art. 599, nei procedimenti avanti ai Tribunali ed alle Corti d'Appello).

Arrestando il repertorio di esempi, che ben oltre potrebbe articolarsi, è naturale a questo punto aggiungere un'ulteriore osservazione generale diretta al temperamento della constatazione iniziale, intorno al presunto disinteresse del giurista per il tema.

Da quanto detto, infatti, appare chiaro come, in realtà, lo studioso di diritto abbia esaminato, talora in maniera esaustiva, alcuni argomenti, che senza dubbio rientrano potenzialmente nel novero di quelli di sicuro interesse, ai fini ricostruttivi di una trattazione generale dei profili giuridici dell'estimo navale.

A dimostrazione di ciò, e per rimanere nell'ambito dei casi citati, vale la pena ricordare in modo più attento la vicenda della nomina del consulente tecnico da parte del giudice nelle cause per sinistri marittimi, oltremodo interessante in questa sede.

A tutti è noto come all'argomento venne dedicata significativa attenzione già dai primi commentatori del codice della navigazione; in proposito, basti rammentare l'operetta, sia pure generale, dell'Andrioli, sulle disposizioni generali del codice della navigazione: di più, va detto che, sul piano legislativo, già precedentemente alla promulgazione del cod. nav. venne esperito un tentativo di affiancare ai giudici, nella composizione del Collegio, dei tecnici puri, attraverso l'istituzione di sezioni speciali marittime (cfr. RICCARDELLI, v. « Consulente tecnico » (Dir. Nav.), NNDI, pp. 349 e ss.).

Tale via, però, venne in seguito abbandonata (Rel. al cod. nav., n. 397), e si giunse, come è noto, all'attuale irregimentazione, che prevede una nomina (all'apparenza) obbligatoria del perito con funzioni ordinarie (analoghe al c.p.c.) nelle cause per sinistri marittimi, la cui disciplina è contenuta nel Lib. IV Titolo II, Capo I cod. nav., artt. 599 e seguenti, oltre che negli articoli 475 e 476 del Regolamento di esecuzione al codice (Navigazione marittima).

La disciplina vigente, tuttavia, suscitò non poche perplessità in ordine a più punti; tali perplessità, che meritano menzione, possono essere raggruppate in alcuni nuclei distinti di questioni.

Per ciò che concerne la *tipologia processuale di applicabilità* della disciplina, ci si pose il problema di stabilire, ai fini dell'obbligo di nomina, se fosse da ritenere tassativo l'elenco delle cause contenute nell'art. 589 cod. nav.; al quale quesito fu data risposta unanimemente positiva, variamente argomentando, con opinione avallata a più riprese dalla Corte di Cassazione, e ribadita in tempi relativamente recenti (massima 3512/1979).

All'opposto, su un secondo essenziale problema, ossia sull'*affermazione della effettiva obbligatorietà della nomina* del consulente, non è dato riscontrare analoga concordanza di opinioni.

Infatti, parte della Dottrina introdusse una distinzione rispondente - in prima istanza - a criteri di economia processuale, affermando la non necessarietà della nomina per i casi in cui, pur vertendosi in cause per sinistri marittimi, non esistano in concreto questioni di carattere tecnico. Si citava, in proposito, il caso della previa prova e riparazione del danno con dimostrazione del prezzo già pagato; oppure il caso in cui « prima della causa si sia svolta un'inchiesta formale sulle cause e sulle modalità del sinistro a' sensi dell'art. 579 ».

Certo, se tale opinione apparve preferibile al rifugio nell'interpretazione letterale dell'articolo 599 cod. nav., si deve purtuttavia ammettere, ed in questa sede basterà il cenno, che ambedue gli esempi portati appaiono superabili per i contenuti, non potendosi escludere la necessità di verificare, a posteriori, la congruenza del danno dichiarato e riparato (primo esempio), o la verità dei fatti rilevati nella prima inchiesta (secondo esempio), salve le norme vincolanti per il giudice.

Con ciò, conformemente al motivo realmente ispiratore delle norme (la difficoltà tecnica della causa), e ottemperando a criteri di economia processuale, sembra che un criterio quale il primo sia da preferire ed applicare da parte del giudicante, con il temperamento di una previa, attenta ermeneusi del caso pratico.

Il problema, però, maggiore davanti al quale vennero posti gli interpreti, a causa di talune incongruenze normative e della mancata realizzazione di organi legislativamente previsti, è quello della *possibilità obbiettiva di nomina del consulente*, sul quale è dato riscontrare ampio dibattito.

La questione si pose e sviluppò in questo senso: nel periodo di attesa dell'emancipazione del Regolamento per l'esecuzione del codice, non essendo ancora stati istituiti gli elenchi dei periti presso le sedi dei Tribunali, sembrava di non poter applicare l'art. 599 cod. nav., stante il disposto dell'art. 1328 dello stesso, vista l'assenza di norme regolamentari precise.

La soluzione negativa, nel senso di non farsi luogo alla nomina del consulente tecnico in attesa dell'emanazione del Regolamento, accolta dapprincipio dalla Corte di Cassazione, si ripropose sul piano pratico anche dopo l'entrata in vigore del Regolamento stesso, poiché in molti Tribunali tale elenco non venne mai formato.

Di nuovo la Giurisprudenza, chiamata a decidere sull'obbligatorietà della nomina, ritenne inizialmente inapplicabili gli artt. 599 e 600 cod. nav., essendo questi condizionati dall'*effettiva* formazione degli elenchi (cfr. RICCARDELLI, cit.), presso i Tribunali aditi.

La conseguenza ultima di tale orientamento è sintetizzata nella conclusione giurisprudenziale ulteriore, consolidatasi in tempi meno lontani, secondo la quale vi sarebbe addirittura impossibilità di nominare il perito, sulla base di elenchi di esperti istituiti presso Tribunali diversi da quello in seno al quale la causa si svolge.

Fatta salva la critica a tale impostazione, per la mancanza di individuazione del vizio procedimentale in cui si incorrerebbe operando diversamente, si deve ricordare che i più gravi difetti insiti nelle conclusioni citate vennero colti appieno da altra autorevole Dottrina (ANDRIOLI), che mise in rilievo la omessa considerazione, da parte della S.C., del rinvio effettuato dall'art. 475 Reg. nav. mar., alle Disp. Att. c.p.c., ed in particolare all'art. 22 Disp. Att. Per tale disposizione, infatti, nonché per il tramite dell'art. 61 c.p.c., la scelta del perito appare possibile in via *normale, ma non necessaria*, tra i periti iscritti ad un Albo di quel Tribunale giudicante; addirittura, risulterebbe conservata in tal modo la possibilità di ricorso a persone genericamente « esperte » del campo, ma non iscritte a particolari elenchi.

Senza sviluppare ulteriormente il ricordo della tesi ora esposta, che trovò nei suoi sviluppi estremi un corretto temperamento da parte di altra Dottrina, sembra di poter constatare la maggior aderenza della stessa tanto al sistema, quanto alle istanze particolari e obbiettive nell'economia del processo, in uno spirito più conforme alle esigenze ispiratrici di questa parte del codice della navigazione.

I residui nuclei di indagine affrontati sull'argomento generale riguardano, essenzialmente, le conseguenze della mancata nomina del perito, nonché il vaglio della possibilità di nominare un consulente tecnico di parte, con funzioni analoghe a quelle previste dal c.p.c.

Sul primo punto indicato, vi è sostanzialmente concordanza d'opinioni (invalidità del procedimento o rinnovo dell'istruzione probatoria da parte del Giudice, come conseguenze, rispettivamente, naturale ed eventuale del vizio).

Sul secondo, invece, mentre taluni ammettono senz'altro la efficacia della nomina del c.t. di parte ai fini della presenza in Camera di Consiglio, da altri, al contrario, si nega tale possibilità, sulla scorta della obbligatorietà di nomina ex lege.

Senza prendere posizione su questi ultimi cenni problematici, in conclusione, è evidente la necessità di temperare definitivamente l'assunto iniziale del presunto disinteresse dei Giuristi per la materia generale, in questa sede trattata.

Infine, è naturale osservare che, per l'interprete, l'opera di organizzazione generale dell'argomento dei profili giuridici dell'estimo navale richiede due tipi diversi di sforzo: uno sforzo di raccolta di dati eterogenei, spesso significativi, ma mai coordinati in una prospettiva unificata (e qualificata) per l'oggetto; ed uno sforzo, pure necessario, di prima analisi, per quegli istituti e per quei settori « minimi », per i quali un lavoro di accurata indagine singola non è mai stato realizzato.

In tal senso, l'opera programmata, inizialmente individuata come essenzialmente collettanea e pratica, potrà assumere una spiccata connotazione scientifica propria, oltremodo accentuata dall'eventuale estensione al di fuori dei confini del diritto interno, in sintonia con le più moderne esigenze dello studio del diritto e della realtà economica.

Summary

Working from the current legal system, study of the juridical aspects of naval valuation should develop hypotheses for a secure determination of value, especially as regards the juridical relationship of assessor and subject.

It is emphasized that the appointment of technical consultants by judges in suits stemming from maritime accidents is important and compulsory.

Résumé

L'étude des aspects juridiques de l'estimation navale devrait isoler du système juridique en vigueur, des hypothèses d'attribution fiable de valeur, surtout sous les aspects juridiques des relations entre expert et sujet.

On souligne l'importance et le caractère obligatoire de la nomination de consultants techniques par le juge dans les procès pour sinistres maritimes.